



Sjöfartsverket

INFORMATIONSBLAD NR 16/25.11.1999

SJÖFARTSVERKET'S REKOMMENDATION ANGÅENDE FARTYGS OCH REDERIERS FÖRSIKTIGHETSÅTGÄRDER MED ANLEDNING AV DRIFTSTÖRNINGARNA I DATORER OCH ANDRA ELEKTRONISKA APPARATER OCH SYSTEM ÅR 2000

Sjöfartsverket har den 10 november 1999 givit följande rekommendation angående fartygs och rederiers försiktighetsåtgärder med anledning av de driftstörningar som kan förekomma i datorer och andra elektroniska apparater och system på fartyg och i land vid millennieskiftet och vissa andra kritiska datum.

Driftstörningarna i GPS-mottagarna och datorerna har redovisats i Sjöfartsverkets informationsblad nr 8/24.5.1999. I den ingår också Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) cirkulär nr 2121 "Meeting on year 2000 (Y2K) problems".

Heikki Valkonen
sjösäkerhetsdirektör

Jarl Andersin
sjöfartsöverinspektör

Närmare upplysningar:

Nautiska byrån

Dnr 8/30/99
ISSN 1455-9056

Sjöfartsverkets rekommendation angående fartygs och rederiers försiktighetsåtgärder samt myndigheternas åtgärder med anledning av millennieskiftet och eventuella driftstörningar vissa kritiska datum i anslutning till det

Bakgrund

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har fäst medlemsstaternas uppmärksamhet vid de driftstörningar som eventuellt kan förekomma i datorer ombord på fartyg och i land samt i andra säkerhetsrelaterade elektroniska apparater och system vid millennieskiftet och några andra kritiska datum. IMO har tillställt sina medlemsstater ett cirkulär nr 2121 "Meeting on year 2000 (Y2K) problems". Cirkuläret innehåller rekommendationer om försiktighetsåtgärder som bör vidtas i samband med de kritiska datumen "The YEAR 2000 CODE OF GOOD PRACTICE" samt checklistor "YEAR 2000 QUESTIONNAIRE". Cirkuläret har publicerats i Sjöfartsverkets informationsblad nr 8/24.5.1999.

- 1 **Denna rekommendation gäller fartyg med en längd av minst 60 m eller med en bruttodräktighet av minst 500 som under tiden 31.12.1999 kl. 10.00 – 1.1.2000 kl. 10.00 (GMT)**

- seglar i finskt territorialvatten
- anlöper finsk hamn
- avgår från finsk hamn
- lastar eller lossar i finsk hamn eller vid ankarplats i finskt territorialvatten.

- 2 **Andra kritiska datum är**

- 28 - 29.2.2000
- 29.2 - 1.3.2000
- 31.12.2000

- 3 **Beredskapsplaner**

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har i sitt cirkulär nr 2121 "Meeting on year 2000 (Y2K) problems" utfärdat en rekommendation om innehållet i och verkställandet av beredskapsplaner för rederier och fartyg, "THE YEAR 2000 CODE OF GOOD PRACTICE".

- 4 **Millenniesäkra fartyg**

- 4.1 **Finska fartyg**

Ett fartyg anses millenniesäkert om rederiet har utarbetat och verkställt den beredskapsplan för rederier och fartyg som nämns i IMO-cirkuläret och informerat Sjöfartsverkets sjöfartsavdelning om den. Ett fartyg som anlöper hamn, avgår från hamn eller rör sig i finska farvatten skall meddela den regionala VTS-centralen eller närmaste lotsstation att fartyget och rederiet har vidtagit de åtgärder som beredskapsplanen förutsätter.

4.2 Utländska fartyg

Ett utländskt fartyg anses millenniesäkert om bolaget eller fartygets befälhavare på ett tillförlitligt sätt kan visa att en beredskapsplan som överensstämmer med IMO:s cirkulär har verkställts på fartyget.

Sjöfartsverket rekommenderar att även de fartyg som har en beredskapsplan iakttar rekommendationerna under punkt 6 - 8 i tillämpliga delar.

5 Icke-millenniesäkra fartyg

Fartyg på vilka den av IMO rekommenderade beredskapsplanen inte har uppgjorts eller verkställts anses som icke-millenniesäkra fartyg.

6 Rekommendationer angående icke-millenniesäkra fartyg

6.1 Till havs

Fartygets brygga och maskinrum skall vara bemannade med erfaren och kompetent personal. Vid fastställandet av bemanningen skall man räkna med störningar i automationssystemen och -apparaturen och se till att man kan kringgå dessa och vid behov övergå till manuell styrning och manuell drift av framdrivnings- och hjälpmaskineriet samt annan kritisk utrustning.

Särskild uppmärksamhet bör fästas vid den övriga trafiken i närheten. Närsituationer bör undvikas.

Positionen och den kurs fartyget håller skall bestämmas utgående från optiska observationer och andra säkra metoder såsom tagande av optiska bäringar och användning av magnetkompass.

6.2 Navigering i finska territorialvatten

Rapportering till VTS-central eller lotsstation

Ett fartyg som anlöper finskt territorialvatten eller som är på väg ut ur en finsk hamn skall meddela den regionala VTS-centralen eller lotsstationen om fartyget har en beredskapsplan enligt IMO-cirkulär 2121 samt om fartyget har ett giltigt certifikat för säkerhetsrutiner (Safety Management Certificate).

6.3 Lotsning och navigering i farleder

- Fartyg som transporterar gaser, kemikalier eller olja i bulk får inte segla i farlederna.
- Lotsen bör få information om i vilken funktionell beredskap och i vilket skick all säkerhetsrelaterad utrustning är.
- Bryggan skall vara bemannad med befälhavaren, vaktstyrmannen, rorsman, en person som har rätt att lotsa i farleden samt, under mörker, en utkik.

- Fartyget skall styras manuellt.
- Navigeringen skall bygga på optiska observationer. Om sikten är begränsad skall fartyget ankra på en säker plats eller vänta ute till havs.
- Magnetkompassen skall avläsas i samband med varje kursändring.
- Ankaren skall vara klara och ankarvinschen bemannad.
- Maskinrummet skall vara bemannat med maskinchefen, vaktmaskinmästaren och ett tillräckligt antal kompetenta personer med hänsyn till den manuella kontrollen av maskineriet.
- Brandpatrulleringen skall effektiviseras.
- Nödgeneratorm skall vara operativ och dess lokala startanordningar skall vara testade.
- Personalen skall vara utrustad med ficklampor för händelse av blackout.
- Kommunikationen mellan viktiga driftställen skall vara säkrad.

7

Hamnar

- Lastning eller lossning av gaser, kemikalier och olja transporterade i bulk är inte tillåten.
- Tankspolning eller ventilering får inte förekomma, ej heller får tankar göras gassäkra (purging).
- Fartyg får inte lägga ut från hamn vid dålig sikt.

8

Återupptagande av trafiken/verksamheten efter den kritiska Y2K-perioden

Särskild uppmärksamhet är påkallad när sådana system eller anläggningar ombord som varit tagna ur drift startas eller aktiveras på nytt. Systemen och anläggningarna skall testas innan de återtas i drift.

Helsingfors den 10 november 1999

Heikki Valkonen
sjösäkerhetsdirektör

Jarl Andersin
Sjöfartsöverinspektör